



## BMW X1 sDrive18i M Sportpaket Steptronic (DKG)

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

Der X1 ist für BMW eine Erfolgsgeschichte. In der aktuellen dritten Generation liefert er sich mit der 3er-Reihe ein andauerndes Kopf-an-Kopf-Rennen um die verkaufstärkste Baureihe der Münchner in Deutschland - Ende 2023 kommen sie im Werk Regensburg mit der Produktion kaum mehr hinterher. Die Beliebtheit des X1 ist durchaus nachvollziehbar. So bietet das kompakte SUV ein gutes Platzangebot, vom wie hinten sitzen Erwachsene entspannt, und ihr Gepäck findet im geräumigen Kofferraum problemlos Platz.

Das Motorenangebot ist umfassend, neben vier Benzinern und drei Dieseln (teilweise als Mildhybride) gibt es auch zwei Plugin- und zwei Elektrovarianten. Die Wahl zwischen Front- und Allradantrieb hat man ebenso - nur einen Handschalter gibt es nicht mehr. Trotzdem sollte für jede Anforderung und jeden Geschmack etwas dabei sein.

Die technische Ausstattung ist ebenfalls üppig, wenngleich vieles extra kostet. Ob Komfort- oder Sicherheitsassistenten, mit dem nötigen „Kleingeld“ muss man keine Abstriche machen und bekommt selbst Gimmicks, die sonst oft höheren Klassen vorbehalten sind. Schaut man sich die Inneneinrichtung jedoch im Detail an, ist der Abstand zu den größeren (und noch teureren) Modellen dann doch deutlich. Wo es BMW in seiner Sparwelt aber weit übertreibt: Die Streichung der Handschuhfachbeleuchtung hat ein mehrere Quadratzentimeter großes Loch hinterlassen, weil noch nicht mal mehr das Geld für einen Blindstopfen übrig war - das muss man sich in einem über 55.000 Euro teurem Auto erst mal trauen. Gut überlegen sollte man sich die Wahl des Fahrwerks. BMW bietet das recht ausgewogene Serienfahrwerk und das sportlich orientierte Adaptive M Fahrwerk. Vom „Adaptiv“ darf man sich nicht täuschen lassen, eine elektronische Regelung gibt es nicht. Und so hat sich das M Fahrwerk in erster Linie der Sportlichkeit verschrieben. Die Kurvenhatz ist eine wahre Freude, man würde dem Fahrwerk guten Gewissens auch 200 PS mehr anvertrauen. Jedoch, der 1,5-l-Turbodreizylinder des sDrive18i ist vor allem vorbildlich kultiviert, mit seinen 136 PS aber kein Sportler. Und so bleibt die mit dem Fahrwerk mögliche Verfolgung eines Porsche eine theoretische. **Konkurrenten:** u.a. Audi Q3, Hyundai Tucson, KIA Sportage, Mercedes GLA, Cupra/Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- +** gutes Platzangebot, kultivierter Motor mit ausreichend Leistung, sehr sicheres und beeindruckend agiles M Fahrwerk, Assistenten für Sicherheit und Komfort gut abgestimmt
- die hilfreichen Assistenten kosten aber weitgehend Aufpreis, mit M Fahrwerk zu wenig Fahrkomfort, teuer in der Anschaffung, hoher Verbrauch, sinnvolle Tankgröße kostet Aufpreis, schlechtere Bedienung ohne iDrive

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,4</b>
	Stadtverkehr	<b>3,8</b>
	Senioren	<b>2,5</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>2,5</b>
	Fahrspaß	<b>2,6</b>
	Preis/Leistung	<b>2,7</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,3 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Teile sind passgenau zusammengesetzt. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet und aerodynamisch optimiert, gewissen Bereiche in der Mitte und hinter der Hinterachse sind zur besseren Kühlung allerdings offen - hier ergeben sich Unterschiede zur rein elektrischen Variante. Aber selbst die Aufhängungsteile der Hinterachse sind nach unten mit großen Luftleitverkleidungen versehen. Die Motorhaube vorn wird mit zwei Gasdruckfedern angehoben und offen gehalten. Schläuche und Kabel im Motorraum sind meist gut vor Wasser und Verschmutzung geschützt, allerdings nicht mehr wie früher komplett im Steckerbereich ummantelt. Hier setzt sich leider zunehmend der Spardruck durch. Die Verarbeitung im Innenraum ist ebenso einwandfrei, allerdings lässt die Begeisterung über die verwendeten Materialien schon etwas nach, wenn man sie im Detail betrachtet. Die Konkurrenz macht es in der unteren Mittelklasse zwar nicht mehr besser, aber das kann keine Entschuldigung sein. Immerhin ist der obere Bereich im Innenraum, also Armaturenbrett und Türverkleidungen, noch mit weichem Material überzogen, auch wenn der weiche Kunststoff beim Vorgänger dicker war. Zu einem Stoffbezug für die Dachsäulen konnten sich die Münchner nur an den A-Säulen durchringen. Vorbildlich ist BMW mit den

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Der Kraftstofftank fasst serienmäßig knappe 45 l, gegen Aufpreis 54 l - ein empfehlenswertes Extra. Denn auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 6,9 l/100 km liegt die Reichweite bei nur 650 km, mit Optionstank immerhin bei 780 km. Die mögliche Zuladung von 503 kg im Falle des Testwagens kann sich sehen lassen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Dachreling gibt es optional. Die Anhängelast darf maximal 1,7 t betragen, es wird dabei vorausgesetzt, dass der Anhänger eine eigene Bremse hat. Fehlt diese, ist die Anhängelast auf 750 kg begrenzt. Die maximale Stützlast liegt bei 80 kg, das reicht für einen Fahrradträger samt zweier schwerer Pedelecs. Der gemessene Wendekreis geht mit 11,8 m in Ordnung. Mit seinen 4,50 m Länge und 2,11 m Breite kann man den X1 noch gut in der

### 2,3 Licht und Sicht

⊕ Die Rundumsicht ist dank angemessen großer Glasflächen zufriedenstellend. Nach hinten sind die Fenster zwar schon recht schmal, davon abgesehen aber hoch genug, um gut hinaussehen zu können. Dennoch schränken die breiten D-Säulen in Verbindung mit den nicht vollständig versenkbaren

Türrahmenverkleidungen, diese bieten die Premium-Konkurrenten in dieser Klasse meist nicht mehr.

⊖ Im unteren Bereich des Innenraums gibt es dann nur noch harten Kunststoff. Eingedenk von über 45.000 Euro Grundpreis schon für die Basismotorisierung darf man schon eine gewisse Qualität und Finesse erwarten, die z.B. die Becherhalter als schnöde runde "Fächer" nicht erfüllen können - die praktische Variante mit flexiblen Klemmnasen erhalten nur die X1 für den US-Markt.

Während die Basis-Ausstattung mit einem optisch schlichten Innenraum zurecht kommen muss, bringen die höheren Ausstattungen mehr Ziernähte und Silberapplikationen mit. Allerdings setzt BMW hier sogleich den Rotstift an: So ist beispielsweise eine Ziernaht in den vorderen Türverkleidungen schon seit Sommer 2023 dem Rotstift zum Opfer gefallen - ausgerechnet wenn man das optionale Leder bestellt. Ebenfalls gestrichen sind die Einstiegsleisten beim M-Sport-Paket. Dabei dürfte es kaum bleiben, denn offensichtlich laufen inzwischen halbjährliche Sparrunden. Immerhin: Seit November 2023 gibt es nach zahlreichen Beschwerden wieder PDF-Preislisten, die aber bei weitem nicht mehr so detailliert wie früher die Ausstattung beschreiben und somit das Streichen netter Details weiterhin erleichtern.

Stadt bewegen, wobei die Breite schon grenzwertig ausfällt. Bei einer Reifenpanne lässt einen BMW vollends im Regen stehen, wenn man sich auf die Serienausstattung verlässt. Erst gegen Aufpreis ist ein Reifenreparaturset an Bord - damit können aber nur kleine Reifenschäden behandelt werden. Reifen mit Notlaufeigenschaften gibt es nicht - vor einigen Jahren war BMW noch der Pionier dieser Technik.



Breite Dachsäulen behindern die Sicht nach hinten.

Rücksitz-Kopfstützen den Blick nach schräg hinten deutlich ein.

Während der Fahrer das Heck des kompakten SUV noch ordentlich abschätzen kann, entzieht sich die Vorderkante seinem Blick. Immerhin helfen beim Rangieren ab Werk Parksensoren vorn wie hinten sowie die Rückfahrkamera, gegen Aufpreis auch Rundumsicht-Kameras. Serienmäßig sind der Parkassistent sowie der Rückfahrassistent, der sich die Lenkbewegungen der letzten 50 m merkt und für den Fahrer das Lenken übernimmt, wenn er diese Strecke wieder langsam rückwärts fährt. Beispielsweise spielende Kinder lassen sich aufgrund des hohen Hecks beim Rückwärtsfahren sehr schlecht wahrnehmen, daher ist die Rückfahrkamera ein sinnvolles Feature. Sie ist zwar nicht schmutzgeschützt abgedeckt, wird aber immerhin von einer Wischwasserdüse mit gereinigt.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, bei den Außenspiegeln beschränkt sich diese Funktion auf die Fahrerseite (optional). Einen asphärischen Bereich für eine verbesserte Sicht seitlich neben das Fahrzeug besitzt ebenso nur der linke Außenspiegel.

Serienmäßig gibt es Voll-LED-Scheinwerfer sowie einen Fernlichtassistenten; mit den optionalen adaptiven LED-Scheinwerfern wird der Fernlichtassistent um "Selective Beam" erweitert, das andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet und damit nicht blendet. Auch dank Abbiegelicht ist die

## 2,1 Ein-/Ausstieg

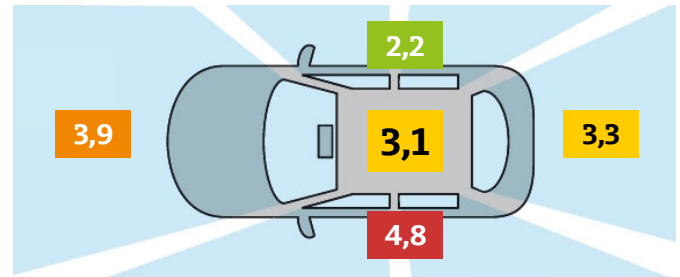
⊕ Die Sitzhöhe liegt mit knapp 53 cm über der Fahrbahn (Sitz in der niedrigsten Sitzposition) in angenehmer Höhe, sie ermöglicht den vorderen Passagieren ein bequemes Ein- und Aussteigen. Lediglich der hohe Schweller ist etwas hinderlich. Auch in den Fahrzeugfond steigt man dank der hohen Rückbank und der großen Türausschnitte recht komfortabel ein, nur der Radlauf ragt in den im unteren Fußbereich recht schmalen Türausschnitt. Die Türen werden vorn und hinten in drei Positionen offen gehalten; die Haltekraft der Türbremsen ist ausreichend, um die Türen auch an Steigungen fixieren zu können. Die Umfeldbeleuchtung erhellt die Umgebung des Fahrzeugs u.a. über Spots unter den Außenspiegeln. Das optionale Keyless-System ermöglicht das Ent- und Verriegeln schon bei Annäherung und beim Weggehen (abschaltbar), es kann zusätzlich über ein registriertes Smartphone oder die

## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Auch wenn der X1 außen ein gutes Stück kürzer als der X3 ist, muss man im Gepäckabteil gar nicht mal auf so viel Platz verzichten. Denn mit 390 l bis unter die Kofferraumabdeckung fällt der Stauraum kaum kleiner aus als beim großen Bruder. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 540 l oder alternativ elf handelsübliche Getränkeboxen

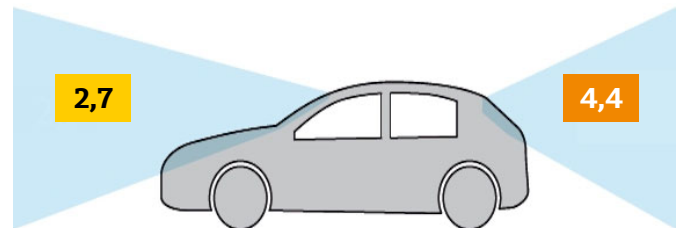
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Straßenbeleuchtung der Scheinwerfer gut. Eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht, eine dynamische Leuchtweitenregulierung sowie eine Kurvenlichtfunktion zumindest gegen Aufpreis.

beigelegte Karte im Kreditkartenformat gesteuert werden. Der schlüssellose Zugang verfügt über einen zuverlässigen Diebstahlschutz, mittels Funkverlängerer kann die Zentralverriegelung nicht mehr überlistet werden. Wichtig aber: Die Fahrzeugsoftware muss auf dem aktuellen Stand gehalten werden, denn BMW liefert regelmäßig kostenfrei Updates, damit der X1 sicherheitstechnisch auf dem neuesten Stand ist. Weitere Informationen dazu unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 390 Liter Volumen bietet der Kofferraum geringfügig mehr Platz für das Gepäck als das Vorgängermodell.

hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 815 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.365 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch etwa

115 l Stauraum, der sich für kleinere Utensilien gut eignet. Ein Notrad findet dort aber keinen Platz.

## 2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim neuen X1 gehört eine elektrische Heckklappenbetätigung zum Serienumfang. Das schlüssellose Zugangssystem kostet Aufpreis, es ermöglicht dann das Öffnen und Schließen der Heckklappe mittels „Fußkick“ unter die Heckschürze - der Schlüssel muss dabei nur mitgeführt werden. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich beschränken, was beispielsweise in Tiefgaragen sinnvoll sein kann. Allerdings öffnet die Klappe grundsätzlich nicht allzu hoch, schon ab etwa 1,85 m Körpergröße muss man aufpassen, um sich den Kopf nicht zu stoßen. Schmerzlich kann das besonders deswegen werden, weil der metallene und unverkleidete Schlosshaken deutlich absteht. Die Ladekante liegt mit 73 cm recht hoch über der Fahrbahn, immerhin ist sie weitgehend eben zum Kofferraumboden - die kleine Kante von knapp drei Zentimeter ist nicht der Rede wert. Der Kofferraum lässt sich aufgrund des praktischen Formats gut nutzen. Der Ladeboden ist zweigeteilt und kann geschickt gefaltet werden, so dass man problemlos den Stauraum darunter nutzen kann.

⊖ Leider gibt es lediglich eine Lampe im Kofferraum, so dass dieser nur schwach ausgeleuchtet wird.



Die doch recht hohe Ladekante erschwert das Be- und Entladen des Kofferraums.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind serienmäßig dreigeteilt klappbar. Die jeweiligen Elemente lassen sich an der Lehne entriegeln, vom Kofferraum aus klappt das nicht wirklich praktikabel. Taschenhaken sowie ein Ablagefach unter dem Ladeboden gehören zum Serienumfang und sorgen für Ordnung im Gepäckabteil. Ein Schienensystem ist nicht erhältlich, ebenso

wenig Haltebänder für die Seiten. Das Gepäckraumtrennnetz kostet Aufpreis und sollte mitbestellt werden, weil nur dann auch genug Verzurrösen im Kofferraum verbaut werden. Es gibt ein kleines Netz für die linke Ausbuchtung im Ladeabteil.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

BMW hat sein Bediensystem deutlich weiterentwickelt. Am Menüaufbau hat sich einiges geändert, der orientiert sich nun mehr am App-Sammelsurium aktueller Smartphones als an bisher bewährten Strukturen. Zuerst beim neuen iX eingeführt, kommt das Operating System der 8. Generation auch beim X1 zum Einsatz. Ab Produktion November 2023 wird auf das OS9-System umgestellt, ein Update von Version 8 ist nicht möglich, weil sich auch die Hardware grundlegend ändert. Das neue System lässt beispielsweise die Navikarte als Hintergrund zu und legt verschiedene Fenster seitlich darüber; außerdem wandert der "Homebutton" vom linken Bildschirmrand nach unten in die Mitte. Ansonsten ändert sich nichts Grundsätzliches,

auffällig gegenüber "älteren" BMWs ist, dass die Tasten für die Klimaautomatik weitgehend verschwunden sind und die Steuerung nun über das große Touchdisplay erfolgt. Die Bedienung der Klimatisierung wird damit komplizierter und weniger übersichtlich.

Neben den Klimatasten mussten sich auch die genialen freibewegbaren Schnellwahltasten verabschieden - hier konnten mit einem Tastendruck ganz unterschiedliche Funktionen wie der Anruf einer bestimmten Person, ein Navigationsziel oder eine Fahrzeugeinstellung durchgeführt werden. Dass sich ausge-rechnet BMW als einstiger Vorreiter dieser Innovation nun davon verabschiedet, ist bitter.

⊕ Als lauwarmer Alternative zu den frei belegbaren Tasten gibt es programmierbare Schnellwahlflächen auf dem Touchscreen, wenn man vom oberen Bildschirmrand nach unten wischt. Besser als nichts, aber letztlich ist es wie mit gutem Wein oder Bier: Nur weil Wasser auch eine trinkbare Flüssigkeit ist, möchte man nicht gerne tauschen.

Beim neuen X1 und seinen Varianten muss man sich nicht nur mit einem neuen Menü zurechtfinden, die Steuerung erfolgt nun nur noch über den Touchscreen - die Sprachsteuerung versteht vieles, aber einiges auch nicht und ist daher keine adäquate Alternative zum entfallenen iDrive-Controller. Sitze (optional elektrisch) und Lenkrad (manuell) sind schnell und einfach eingestellt, man findet problemlos eine passende Sitzposition. Das Fahrlicht wird über Tasten links vom Lenkrad gesteuert und am Lenkrad selbst setzt BMW für die Einstellung von Tempomat oder Musikquellen zum Glück noch auf Tasten und lässt einen nicht auf kleinen Touchflächen herumwischen. Fensterheberschalter und Spiegeleinsteller sind selbsterklärend und die Pedale einwandfrei angeordnet. Die in diesem Preissegment inzwischen üblichen Automatikfunktionen arbeiten einwandfrei und erleichtern den Autofahreralltag.

⊖ Das Layout auf den beiden hochauflösenden Bildschirmen für Kombiinstrument und Infotainment kann man ein Stück weit nach den persönlichen Vorlieben anordnen, das volle Potenzial digitaler Anzeigen nutzt BMW aber bei weitem nicht - beispielsweise sind keine klassischen Rundinstrumente darstellbar.

Wo ist der kongeniale iDrive-Regler hin? Diese Frage stellt man sich immer und immer wieder. Natürlich kann man über Touch am Display letztlich alles steuern, wirklich einfacher

macht es die Menüstruktur aber nicht, zumal hier und da noch Strukturen vorhanden sind, die einst auf den Bedienung mit iDrive ausgelegt waren. Die Individualisierungsmöglichkeiten zeichnen BMWs aus und sollten unbedingt erhalten bleiben - für technikaffine Menschen ein wichtiges Kaufargument für Autos der bayerischen Marke. Anderes Beispiel für eine unergründliche Entscheidung der Entwickler: Zwar wird mit der Vielzahl an Individualisierungsmöglichkeiten geworben, aber man muss als sparsamer BMW-Fahrer ein starkes Faible für Blau-Türkis haben. Denn zwar kann man die optionale Ambientebeleuchtung in vielen Farben verstellen, wenn man aber über den nun "My Modes" genannten Fahrerlebnisschalter in den Sprintsparmodus wechselt, dann leuchten die LED-Leisten türkis und das muss man dann so akzeptieren.



Die Verarbeitungsqualität ist weiterhin gut, bei der Materialanmutung setzt aber auch BMW jetzt den Rotstift an. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, den Vorsprung gegenüber vielen Konkurrenten hat man mit dem "weiterentwickelten" Bediensystem aber aufgebraucht.

## 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der X1 hat eine umfangreiche Konnektivitäts- und Multimediaausstattung serienmäßig. Radio, Bluetooth und USB-Schnittstellen sind immer dabei, auch das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen. Das Infotainmentsystem beinhaltet eine integrierte SIM-Karte und ist somit immer online. Die mannigfaltigen Möglichkeiten der online-basierten BMW-Services wie Remote Control oder die einzeln buchbaren Fahrzeugapps wie etwa Microsoft Office oder Twitter kann man nach Anmeldung im Connected Drive Store entdecken. Die ConnectedDrive Services sind beim Betriebssystem OS8 die ersten zwei Jahre inklusive (bis 2020 waren es drei Jahre, somit eine versteckte Preiserhöhung), danach kostenpflichtig. Mit dem neuen OS9 sind die erweiterten Online-Funktionen des Connected Drive Digital Premium nur noch drei Monate inklusive und kosten schon ab dem vierten Monat extra - effektiv ist das eine weitere Preiserhöhung. Die einfachen Abfrage- und Steuerungsmöglichkeiten der Remote Services sind für längere Zeit

kostenfrei. Apple Carplay zur Integration von iPhones und Android Auto werden dauerhaft unterstützt, die Anbindung ist kabellos möglich. Will man sein Handy kabellos in der entsprechenden Ladeschale aufladen, muss man dafür extra bezahlen.

Für höhere Klanggenüsse gibt es gegen Aufpreis ein Lautsprechersystem mit zwölf Boxen von Harman/Kardon. Mit der Funktion BMW Apps kann man viele kompatible Apps des via Bluetooth verbundenen Smartphones per X1-Touchscreen steuern. Dies stellt in der Praxis eine Alternative zu Apple CarPlay und Android Auto dar, da man so Musikstreaming-Dienste, Smart-Home-Funktionalitäten oder auch Nachrichten-Apps mit dem Auto nutzen kann.

BMW bietet das Anlegen von Nutzerprofilen, die auf Wunsch passwortgeschützt sind. Man kann als Nutzer sehr differenziert die Datenweitergabe beschränken - BMW ist hier vorbildlich transparent, zumal die einzelnen Punkte gut erläutert werden. Über die MyBMW App können viele

Fahrzeugfunktionen abgerufen werden, beispielsweise die Verbrauchshistorie und Infos zu allen getätigten Fahrten. Es ist

möglich, den Wagen für andere Nutzer extra freizugeben, wobei dafür nur digitale Schlüssel vergeben werden müssen.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist im Prinzip großzügig, vor allem nach oben hat man genug Platz. Da sich die Vordersitze nicht allzu weit nach hinten schieben lassen, reicht die Beinfreiheit nur für knapp 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit würde locker auch für rund 2,10 m große Menschen genügen (trotz

optionalem Panoramaschiebedach im Testwagen). Die wuchtige Mittelkonsole und der beim M Sportpaket dunkle Dachhimmel schränken das Raumempfinden etwas ein. Das Panorama-Glasschiebedach kostet einen hohen Aufpreis, lässt aber immerhin viel Licht in den Innenraum.

## 2,3 Raumangebot hinten

⊕ Der Fond ist ein wenig knapper dimensioniert, dank optionaler verschiebbarer Rückbank aber trotzdem für Erwachsene völlig ausreichend. Hier reicht die Kopffreiheit für Passagiere bis zu einer Größe von 1,95 m (inkl. Panoramaschiebedach). Ebenso großen Leuten reicht die Beinfreiheit, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist angemessen großzügig, wird aber durch die etwas höhere Seitenlinie der Karosserie, die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen sowie den dunklen Dachhimmel etwas eingeschränkt; das Panorama-Glasschiebedach reicht bis über die Rücksitze.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden immerhin Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich bei den reinen Verbrenner-Varianten des X1 (inkl. Mildhybride) längs verschieben, wenn man dieses Extra ordert (im Testwagen vorhanden). Die Neigung der Rückbank kann man in allen X1-Varianten variieren, bei der verschiebbaren Rückbank aber in größerem Maße.

Vorn bietet der X1 genug Stau- und Ablagefächer. Praktisch ist die Ablage unter der Mittelarmlehne; es fehlen aber Unterteilungen, so dass trotz der ansatzweisen Gummierung manche Gegenstände munter hin und her rutschen. Das Fach innerhalb der Mittelarmlehne ist so flach geraten, dass nicht viel mehr als ein paar Karten hineinpassen. Ein Smartphone lässt sich vor den Becherhaltern ablegen, es wird dort optional induktiv geladen und das Antennensignal verstärkt; ein Bügel hält das Handy, damit es beim Beschleunigen nicht nach hinten kippt - gleichzeitig ist das Display gut sichtbar. Die ausreichend

großen Türfächer sind so gestaltet, dass auch 1,5-l-Flaschen dort Platz finden. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort jedoch trotzdem noch hinein. Es gibt darüber hinaus geschlossene Lehnentaschen und Becherhalter in der Mittelarmlehne der Rückbank.

⊖ BMW lässt das Handschuhfach zum Billigabteil verkommen. Abschließbar ist es schon lang nicht mehr, mit dem neuen X1 ist auch die feine Beflockung entfallen. Im Sommer 2023 haben die sparwütigen Konzern-Controller nun auch noch die Beleuchtung gestrichen - über 55.000 Euro Listenpreis sind dafür offensichtlich kein Hindernis. Selbst ein Dacia Jogger verfügt noch über eine Handschuhfachbeleuchtung.

## 2,6 KOMFORT

### 3,1 Federung

Zum M Sportpaket gehört unter anderem das Adaptive M Fahrwerk inklusive Tieferlegung, wobei sich die Dämpfung mechanisch regelt und nicht elektronisch beeinflusst werden kann - die Bezeichnung "Adaptiv" ist hier eigentlich irreführend. Der

X1 fährt sich mit dem Optionsfahrwerk unverschämte agil, jedoch bleibt der Fahrkomfort auf der Strecke - irgendwie mag das so gar nicht zu einem ausgewogenen SUV mit Basismotorisierung passen. Man kann trotz Sportpaket auch das

Serienfahrwerk ohne Tieferlegung wählen, was durchaus eine Überlegung wert ist. Denn die straffe Auslegung des M Fahrwerks malträtiert die Inneneinrichtung derart, dass schon nach gut 15.000 km manche Verkleidungen beginnen zu ächzen und sich tatsächlich ein latentes Zirpen und Klappern einstellt. Irgendwie macht es auch wenig Sinn, ein SUV mit mehr Bodenfreiheit wieder tiefer zu legen.

Im Testwagen ist dennoch das M Fahrwerk verbaut, das auf kleinere Unebenheiten recht unwillig reagiert, auf schlechten Straßen mit größeren Hubanforderungen erstaunlicherweise aber wiederum mehr Schluckvermögen zeigt. Auffällig ist die

im Vergleich zur Vorderachse deutlich straffere Hinterachse. Mit zunehmender Geschwindigkeit auf der Landstraße verbessert sich der Fahrkomfort; ausgeprägte Bodenwellen werden recht gut absorbiert, nur kleine Unebenheiten kommen nach wie vor ziemlich trocken durch. Die kleinen Unzulänglichkeiten der Straße dringen praktisch als Vibrationen bis in den Innenraum, so dass alles, was nur ein wenig locker ist, beginnt Geräusche zu machen. Auf der Autobahn geht der Fahrkomfort insgesamt in Ordnung, auch lange Strecken lassen sich entspannt zurücklegen.

## 2,2 Sitze

⊕ Der X1 mit M sportpaket ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, die einen Kunstleder-Alcantara-Überzug haben. Gegen Aufpreis gibt es perforiertes Veganza-Leder. Gegen weiteren Aufpreis sind die Sitze elektrisch einstellbar, auf der Fahrerseite lassen sich dann die Einstellungen auf zwei Speicherplätzen hinterlegen. Die vierfach einstellbaren Lordosenstützen kosten extra, über sie kann auch eine rudimentäre Massagefunktion umgesetzt werden.

Die Sportsitze haben eine verlängerbare Sitzfläche und eine Sitzflächenneigungseinstellung, jedoch keine elektrisch verstellbaren Seitenwangen mehr wie noch im Vorgänger-X1. Die Lehnen der Vordersitze sind angenehm geformt und bieten dem Rücken bis in den Schulterbereich einen sehr guten Halt, ohne einzuengen. Die Sitzflächen sind ebenfalls körpergerecht

gestaltet und gut konturiert. Man findet als Fahrer leicht eine passende Sitzposition, allerdings ist der nicht höhenverstellbare Gurt wie bei allen BMW ein Manko. Die bequem gepolsterte Mittelarmlehne lässt sich leider nicht in der Höhe verstellen.

Hinten geht es nicht so bequem wie vorn zu, mit der optionalen verschiebbaren Rückbank aber vergleichsweise variabel; sie lässt sich zweigeteilt längs verschieben und die Lehnenneigung variieren (im Testwagen vorhanden). Die äußeren Sitze sind recht bequem, weil ausreichend konturiert sowie ausreichend gepolstert - wengleich BMW anscheinend keinen Zentimeter Polsterung zu verschenken hat. Der hintere Mittelsitz ist unbequem und eignet sich daher nur für kurze Strecken.

## 2,9 Innengeräusch

Im Innenraum geht es subjektiv angemessen leise zu, besonders gut sind die Messwerte jedoch nicht. Mit Tempo 130 km/h unterwegs herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 68 dB(A). Vor allem auf rauen Fahrbahnoberflächen sind im X1 recht deutlich Fahrgeräusche zu vernehmen, das Fahrwerks-poltern auf schlechten Straßen fällt gerade mit dem arg straffen M Fahrwerk auf. Windgeräusche fallen an keiner Stelle speziell

auf, gehen in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Der Motor ist mit seinem dezent kernigen Unterton nur unter Last und beim Ausdrehen präsent, insbesondere für einen Dreizylinder aber ausgesprochen kultiviert. Es gibt kaum einen Hersteller, der das typische Dreizylinder-Brummen unter 2.000 1/min derart gut im Griff hat wie BMW.

## 2,3 Klimatisierung

⊕ Im X1 gibt es serienmäßig eine 2-Zonen-Klimaautomatik; drei oder mehr Zonen sind nicht verfügbar, in dieser Klasse aber auch selten. Eine Standheizung ist nicht verfügbar, dafür muss man eine der Elektro- oder Plugin-Varianten wählen. Ein Scheibenbeschlag- sowie ein Luftgütesensor sorgen für ein angenehmes Klima und sind die Taktgeber für die automatische Umluftregelung. Die Temperaturen können für Fahrer und Beifahrer getrennt, die Luftverteilung nur

gemeinsam eingestellt werden. Aufpreis kosten die Sitzheizung vorn sowie die Lenkradheizung. Eine Sitzlüftung für die Vordersitze oder eine Sitzheizung hinten sind nicht verfügbar, ebenso wenig eine Beduftungs- und Ionisierungsfunktionen. Getönte Scheiben im Fond finden sich in der Optionsliste. Lobenswert: BMW bietet auch im X1 noch eigene Drehrädchen zur Regulierung der Luftmengen aus den Düsen - andere Hersteller sparen hier schon.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-l-Dreizylinder mit seinen 136 PS und seinem maximalen Drehmoment von 230 Nm bildet die Einstiegsmotorisierung im X1 von BMW. Die Werte auf dem Papier sind freilich wenig beeindruckend, aber in der Praxis zeigt sich, dass dieser Motor alles andere als eine Verzichtserklärung ist. Bei niedrigen Drehzahlen braucht er einen Moment, bis er seine Pferde versammelt, aber dann zieht er munter durch beschleunigt den X1 sDrive18i zügig, BMW verspricht 9,2 s von null auf 100 km/h und eine

Höchstgeschwindigkeit von 208 km/h.

Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,1 s erledigt, von 80 auf 120 km/h, z.B. auf dem Autobahn-Beschleunigungsstreifen, geht es in 6,7 s. Auch innerorts ist man gut motorisiert, beispielsweise beschleunigt der Basis-X1 in rund einer Sekunde von 15 auf 30 km/h. Der Motor ist im Alltag für das 1,6 t schwere SUV kräftig genug, wenngleich natürlich kein ausgewiesener Sportler.

### 2,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Für einen Dreizylinder läuft der BMW-Motor richtig gut, kein Ansatz von rauem Lauf wie sonst bei modernen Direkteinspritzern. Auch die Vibrationen fallen vergleichsweise gering aus, ein Nachteil gegenüber einem guten Vierzylinder ist nicht auszumachen. Gleiches gilt für die Akustik, der Benziner ist kaum zu hören, selbst im anspruchsvollen Bereich unterhalb von 2.000 1/min. Erst beim Ausdrehen kann man ihn deutlich vernehmen, wobei auch

dann kein Dröhnen auftritt, sondern nur per se das 3-Zylinder typische Arbeitsgeräusch.

Der Turbobenziner spricht mit kurzer Verzögerung an, dann geht es aber nachdrücklich voran. Er gibt seine Leistung gleichmäßig ab, die moderate Aufladung und die bodenständigen Leistungswerte sind hier sicherlich hilfreich, weil dem Motor nicht das Letzte abgefordert wird.

### 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Bedienung des Getriebes via kleinem Hebelchen ist für alle Neulinge zunächst ungewohnt, funktioniert dann aber ohne Abstriche. Nur die Parkstellung ist wirklich ungewohnt, es gibt sie nämlich nicht. Der BMW legt P selbstständig ein, wenn man etwa nach der Fahrt die Tür öffnet oder auch, wenn man im Stand die Taste für die Feststellbremse drückt. Das serienmäßige und beim 2er Active Tourer alternativlose Siebangang-Doppelkupplungsgetriebe ist ein unauffälliger Begleiter im Alltag. Rangieren klappt gut, die Schaltvorgänge

während der Fahrt sind oft unmerklich und meist unauffällig. Einzig beim Einlegen des Rückwärtsgangs sucht die Getriebesteuerung die richtige Zahnradpaarung mitunter zu lange. Die sieben Gänge bieten immer eine passende Übersetzung, zudem entstehen keine großen Sprünge. Bei 130 km/h liegen im höchsten Gang 2.500 Touren an. Über Schalt paddels am Lenkrad können die Gänge auch manuell angewählt werden (bei M Sportpaket Serie). Eine Autohold-Funktion ist ebenso serienmäßig.

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,7 Fahrstabilität

⊕ Im X1 mit M Sportpaket wird serienmäßig das Adaptive M Fahrwerk verbaut. Auch wenn es die Bezeichnung suggeriert, elektronisch geregelt wird da nix. Blumig umschrieben werden die frequenz-selektiven Dämpfer als ein mechanisch selbstregelndes System. Die strafferen Federn und Dämpfer sowie die Tieferlegung um 15 mm bedeuten vor allem eines: Komfort raus, Fahrdynamik rein. Nach plötzlichen Lenkmanövern beruhigt sich der Aufbau schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des kompakten SUV kaum. Aufbaubewegungen und Wippen nach Bodenwellen bleiben gering. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt sich

zwar eine leichte Lastwechselreaktion, diese wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der X1 sehr gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Selbst bei flotten Wechselkurven halten sich die Aufbaubewegungen in engen Grenzen. Die Traktion ist auch mit Frontantrieb ausreichend, immerhin ist der Basismotor weniger ein Reißer als ein Ausdauerläufer, der ein wenig Anlauf braucht. Reicht die Bodenhaftung mal nicht aus, regelt die Traktionskontrolle feinfühlig und effektiv.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt das M Fahrwerk im X1 dann sein ganzes Talent. Mit den 245er-Reifen auf 19-Zoll-Felgen



kennt der Münchner kein Halten mehr, er durchheilt derart schnell, präzise und unaufgeregt den Parcours, dass man die Qualitäten des Fahrwerks endlich versteht - im Komfortkapitel türmten sich zuvor noch die Fragezeichen. Der Grenzbereich liegt sehr hoch, kündigt sich sauber an und bleibt präzise beherrschbar. Der X1 reagiert spontan auf Lenkbefehle, lässt sich selbst an der Haftungsgrenze noch korrigieren und vermittelt eine stoische Sicherheit. Die Seitenneigung fällt für ein SUV gering aus, was seinen Teil zum sicheren Gefühl beiträgt. Der BMW fährt lange neutral, der Grenzbereich kündigt sich schließlich durch leichtes Untersteuern an. Nutzt man die Fahrwerkeigenschaften unter dem Aspekt der Fahrdynamik, ist die Freude groß. Selten hat sich ein Kompakt-SUV derart schnell um die Pylonen "prügeln" lassen. Das ESP regelt dabei im Hintergrund unmerklich, aber sehr effektiv.

## 2,0 Lenkung

⊕ Im M Sporttrimm kommt der X1 mit der M Sportlenkung. Diese ist im Gegensatz zur Standardlenkung direkter übersetzt. Dennoch ist die Lenkung mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht sonderlich direkt ausgelegt, was für ein SUV auch nicht passend wäre.

Die Lenkpräzision ist gut und wird durch die breite 19-Zoll-Bereifung mit fester Seitenführung zusätzlich unterstützt. Das Lenkgefühl überzeugt ebenso wie die gut ausgeprägte Zentrierung. Die Lenkung ist angemessen leichtgängig, wird im Fahrmodus "Sport" etwas strammer. Antriebseinflüsse sind höchstens unter Volllast ein wenig zu spüren, dann reduziert sich die Zentrierung etwas.

## 1,9 Bremse
























⊕ Passend zur sportlichen Fahrwerksauslegung präsentiert sich die Bremse mit einwandfreiem Ansprechen und guter Dosierbarkeit. Für einen Nothalt aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der X1 sDrive18i nur 33,4 m (Mittel aus zehn Messungen) - ein richtig guter Wert, der auch einem Sportwagen stehen würde.

## 1,6 SICHERHEIT

### 0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den X1 gibt es so gut wie alle Assistenten, welche das BMW Konzernregal hergibt. Leider kosten viele Systeme jedoch Aufpreis. Bis 80 km/h bremst der X1 selbstständig, wenn er eine drohende Kollision mit Personen oder Fahrzeugen registriert und der Fahrer auf die vorausgegangene Warnung nicht reagiert. Auch ein Tempomat inklusive Limiter ist stets an Bord. Optional kann aber noch deutlich aufgerüstet werden. Ein bis 180 km/h arbeitender Abstandsregeltempomat hilft auf

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

langen Strecken, die Frontkameras erkennen dazu das aktuell gültige Tempolimit (Serie), das dann für den Tempomaten übernommen werden kann. Auch Einfahrtverbotsschilder und Überholverbote sowie zeitliche oder durch Nässe bedingte Beschränkungen zeigt das Auto dem Fahrer an. Nähert sich der Fahrer einem Stopp- oder Vorfahrtgewähren-Schild, reagiert aber nicht, wird er ebenfalls darauf hingewiesen. Der Driving Assistant Professional erweitert die automatische Abstandsregelung auf 210 km/h, bietet einen Autobahnassistenten mit Spurführung und hilft beispielsweise in engen Autobahnbaustellen, die Spurmitte zu halten - dafür sind auch an der Front links und rechts Radarsensoren hinter der Schürze verbaut.

Der BMW erkennt serienmäßig die Fahrspuren und je nach Ausstattung warnt ein vibrierendes Lenkrad vor dem Verlassen der Spur, oder das Auto lenkt selbstständig und folgt den Fahrbahnmarkierungen. Möchte man die Fahrspur wechseln, kann es entweder vor Fahrzeugen auf der Nebenspur warnen oder sogar wieder zurück in die ursprüngliche Spur lenken. Bei

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm schneidet der neue X1 gut ab und erzielt 86 Prozent für die Insassensicherheit und insgesamt ein Fünf-Sterne-Ergebnis (Test 10/2022). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig an Bord, zudem bläst sich bei Bedarf zwischen den vorderen Sitzen ein Luftsack auf. Die Kopfstützen reichen vorn für knapp 1,95 m große Personen, hinten kann man sie bis 1,80 m Körpergröße ausziehen. Der Abstand zum Dachhimmel ist gering genug, so dass auch für größere Menschen ein guter Schutz gewährleistet ist. Nach einem Unfall bremst das Auto selbstständig schnellstmöglich bis zum Stillstand ab und setzt über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab, außerdem wird wenn möglich eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle

## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit bescheinigt Euro NCAP dem neuen X1 mit 89 Prozent ein gutes Ergebnis (Test 10/2022). Top für Familien: Per Gurt und per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung sind Kindersitze nicht nur hinten außen, sondern auch auf dem Beifahrersitz gut zu befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich im Fahrzeugmenü deaktivieren, dann sind dort auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt. Alle elektrischen Fensterheber, das Schiebedach und die Heckklappe verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz.

⊖ Hinten in der Mitte sind die Gurtanlenkpunkte für die meisten Kindersitze nicht gut geeignet, zudem steht kein Isofix zur Verfügung.

Vollausstattung mit Assistenten bieten alle neuen X1 sogar eine Spurwechselautomatik.

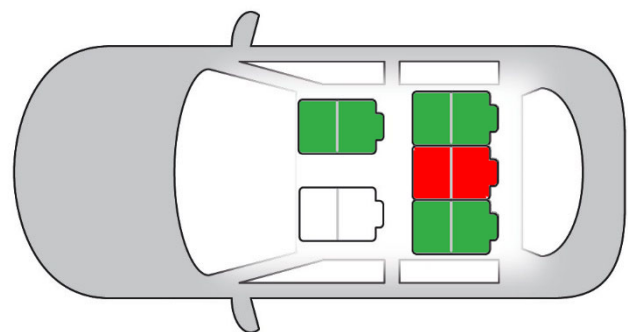
Die optionalen Radar-Sensoren im Fahrzeugheck werden zudem genutzt, um beim Rückwärtsausparken vor Querverkehr zu warnen, falls ein Auffahrunfall droht. Querender Verkehr wird ebenso vor dem Auto erkannt (bei Driving Assistant Professional). Muss man ausweichen und das Auto erkennt ausreichend Raum dafür, unterstützt der X1 optional beim Ausweichmanöver. Hochwertig wirkt das aufpreispflichtige und vollfarbige Head-up-Display, hier werden auf Wunsch u. a. detaillierte Navigationskarten angezeigt. Im Falle einer Vollbremsung blinken die Bremsleuchten in schneller Frequenz auf, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Kommt das Fahrzeug zum Stehen, wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Der X1 verfügt serienmäßig über ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke radselektiv ermitteln und anzeigen kann.

hergestellt. Gegen Aufpreis sorgen crashvorbereitende Maßnahmen (u.a. Gurtstraffung, Schließen der Fenster) für einen erhöhten Schutz der Insassen, wenn ein Aufprall droht - auch, wenn der BMW eine bevorstehende Heckkollision erkennt. Dann blinken zusätzlich noch die Bremslichter in hoher Frequenz, um den herannahenden Fahrer auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen. Das optionale Kofferraum-Trennnetz kann hinter den Rücksitzen oder hinter den Vordersitzen eingehängt werden - die dafür nötigen Verzurrösen werden aber nur im Auto verbaut, wenn das Trennnetz als Extra ab Werk geordert wird.

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze kann man nicht so weit herausziehen wie die äußeren.

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) 
 ■ gut (1,6 – 2,5) 
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5) 
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5) 
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz gibt es 76 Prozent bei Euro NCAP. Die Front ist in weiten Teilen gut entschärft, nur die obere Kante der Motorhaube und die A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko bei einer Kollision. Positiv ist, dass eine aktive Motorhaube verbaut wird, die sich bei einem Aufprall automatisch etwas anhebt und so den Abstand zu harten Motorteilen

vergrößert, um den Aufprall abfedern zu können. Der Notbremsassistent mit Personenerkennung ist serienmäßig und kann bei Stadtgeschwindigkeiten die Schwere eines Zusammenstoßes mit einem Fußgänger reduzieren oder eine Kollision vermeiden.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des X1 sDrive18i mit dem 1,5-l-Turbobenziner liegt im ADAC Ecotest bei 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 189 g/km. Das gibt im CO<sub>2</sub>-Bereich magere 20 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei recht hohen 7,4 l/100 km, hier wirkt sich das fehlende Mildhybridsystem sehr deutlich aus - der sDrive20i hat ein solches und ist insbesondere im urbanen Bereich damit trotz Mehrleistung im Vorteil. Außerorts sinkt der Verbrauch auf 6,1 l/100 km und liegt auf der Autobahn bei 7,7 l/100 km. Die Zahlen zeigen, dass sich unter Umständen die 2.000 Euro Aufpreis für den 20i nach 100.000 km gelohnt haben können, wenn man die Vorteile des Mildhybridsystems nutzt. Definitiv sparsamer in den allen Lebenslagen - aber leider in der Anschaffung deutlich teurer - sind die Dieselmotorisierungen im X1.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Abgasreinigung im sDrive18i funktioniert einwandfrei, in allen Zyklen sind die Schadstoffemissionen sehr niedrig und bleiben damit weit unter den gesetzlichen Grenzwerten. Auch die strengeren Ecotest-Grenzwerte werden unterboten. Somit sind die vollen 50 Punkte in diesem Bereich absolut verdient. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten schafft der X1 mit Dreizylinder-Benziner eine Punktladung auf 70 Zähler und erzielt damit gerade so vier Sterne. Die niedrigen Emissionen

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der X1 kostet als sDrive18i in Basisausstattung 42.800 Euro. Für ein Auto der unteren Mittelklasse - auch wenn es ein SUV ist - ein stolzer Preis. Zumal die Ausstattung alles andere als umfassend ausfällt. Viele Assistenten kosten Aufpreis, im Komfort wie im Sicherheitsbereich. Die Extras sind teilweise teuer, jedoch bündelt BMW interessante und wichtige Optionen in Paketen mit einem gewissen Preisvorteil. Trotzdem, der mit M Sportpaket und einigen netten Details ausgestattete Testwagen

### Verbrauch

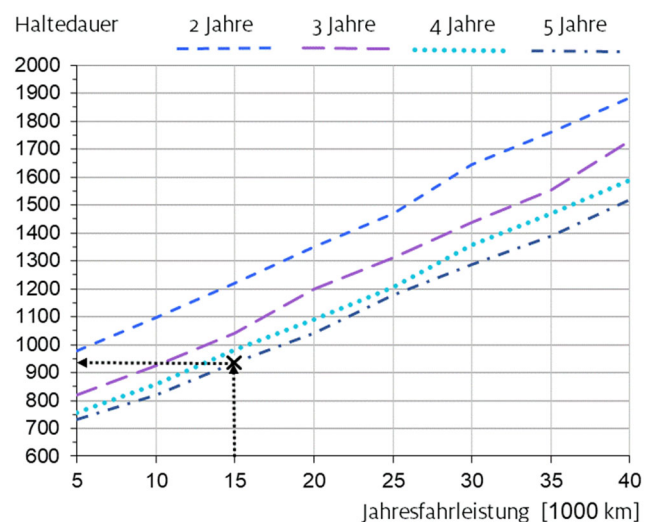
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

konnten bei den Straßenmessungen bestätigt werden, so dass diese X1-Variante empfehlenswert ist.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 935 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



kommt auf 55.650 Euro. Ein üppiger Preis, wenn man den teilweise einfach gehaltenen Innenraum und den Basismotor mit Frontantrieb betrachtet.

Die stolzen Preisvorstellungen für den X1 halten die BMW-Controller jedoch nicht davon ab, an den verbliebenen praktischen und schönen Details weiter zu sparen. So sind im Sommer 2023 die Handschuhfachbeleuchtung, Ziernähte in den Türverkleidungen und Einstiegsleisten gestrichen worden. Momentan hat man den Eindruck, dass das Streichkonzert so schnell kein Ende findet. Ein gefährliches Spiel, weil den enormen Aufpreis für einen BMW rechtfertigt die Begeisterung für das Produkt - und diese lebt nunmal auch von schönen Details, welche einen BMW bisher besser, praktischer oder schöner als so manchen günstigeren Konkurrenten gemacht haben.

Die Unterhaltskosten halten sich beim X1 mit Dreizylindermotor in Grenzen, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 134 Euro fällig. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nur teilweise moderat, die Haftpflicht liegt bei günstigen 17 und die Teilkasko bei 23 - die Vollkaskoeinstufung von 25 kommt dagegen teuer. Die Ausgaben für die Wartungen kann man in den ersten Jahren etwas günstiger gestalten, wenn man eines der Wartungspakete bucht. Von Vorteil sind auch die langen Wartungsintervalle, der X1 sDrive18i muss nur alle zwei Jahre oder alle 30.000 km in die Werkstatt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. BMW gibt auf das Auto zwar nur Gewährleistung, das aber immerhin für drei Jahre.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	sDrive18i Steptronic (DKG)	sDrive20i Steptronic (DKG)	xDrive23i Steptronic (DKG)	xDrive25e Steptronic (DKG)	xDrive30e Steptronic (DKG)	sDrive18d Steptronic (DKG)	xDrive20d Steptronic (DKG)	xDrive23d Steptronic (DKG)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1499	3/1499	4/1998	3/1499	3/1499	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	100 (136)	125 (170)	160 (218)	180 (245)	240 (326)	110 (150)	120 (163)	155 (211)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1500	280/1500	360/1500	477/1500	477/1500	360/1500	400/1500	400/1500
0-100 km/h [s]	9,2	8,3	7,1	6,8	5,7	8,9	8,6	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	216	233	190	205	210	210	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,3/6,3 l SP	5,9/5,9 l SP	6,5/6,5 l SP	0,7/0,7 l SP	0,7/0,7 l SP	5,0/5,0 l D	4,8/4,8 l D	4,8/4,8 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	143/143	133/133	146/146	16/16	16/16	131/131	127/127	125/125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/23	17/25/23	17/25/23	19/26/23	19/26/23	18/26/24	18/26/24	18/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	0	134	151	0	0	0	260	252
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	865	880	963	893	911	878	916	950
Preis [Euro]	42.800	44.900	51.100	49.100	51.600	45.350	48.650	51.800

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = Kfz-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	100 kW/136 PS bei 4.400 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,30 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R18
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.845/1.642 mm
Leergewicht/Zuladung	1.575/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	540/1.600 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	Keine/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Regensburg

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R19 102Y
Reifenmarke Testwagen	Good Year Eagle F1 ASYMMETRIC 6;
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/6,1/7,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	164 g/km (WTW* 189 g/km)
Reichweite	650 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.110 mm
Leergewicht/Zuladung	1.572/503 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/815/1.365 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>180 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>93 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>130 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>532 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	935 Euro		
Steuer pro Jahr	134 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/23		
Basispreis X1 sDrive18i M Sportpaket Steptronic (DKG)	46.650 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	55.650 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.205 km
Auffälligkeiten/Mängel	Knarzen Innenraum, häufiger Ausfall Frontkamera

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.750 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/3.200 Euro° (Paket)
Head-up-Display	3.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.750 Euro° (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	600 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.750 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	350 Euro°/-
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro
Metalllackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.330 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	1,8
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,1
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,1	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,6</b>
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	2,7
Innenraum-Variabilität	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,0
Federung	3,1	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,3		

Stand: Dezember 2023  
Test und Text: M. Ruhdorfer